

### 6.3 Le pôle Kénitra-Mohammedia-Casablanca

Il devient nécessaire aujourd'hui d'assurer un développement maîtrisé du **port de Casablanca**, en cohérence avec les objectifs et contraintes du plan d'urbanisme de l'agglomération. Cette maîtrise n'implique en aucune manière de stopper le développement du **port de Casablanca**, qui doit continuer à se développer, mais en s'assurant d'une cohabitation aussi harmonieuse que possible avec les contraintes du développement urbain. Il s'agit alors d'orienter son développement vers des activités qui lui permettront de tirer parti de son potentiel sans asphyxier la ville, tout en permettant au port de mettre en valeur un potentiel de développement adapté et efficient dans un contexte hyper-urbain contraignant.

Ceci imposera une amélioration de la connectivité du port, avec l'intensification des liens (ferroviaires) entre les terminaux portuaires, les ports secs (Mita, Zenata) et les plates-formes logistiques du pays. Pour cela, il faut privilégier les trafics portuaires à rotation rapide (conteneurs et roulier) et à forte valeur ajoutée. Cette option contribuera à maîtriser les flux portuaires sur les voiries urbaines ; à ce titre, la construction de la voie portuaire littorale Nord devrait faciliter cette maîtrise des flux de pré et post-acheminement.



▲ Port de Casablanca.

Cette stratégie permettra de maintenir la compétitivité de Casablanca et de donner au port sec de Zenata sa vraie vocation de port sec au service de la logistique nationale.

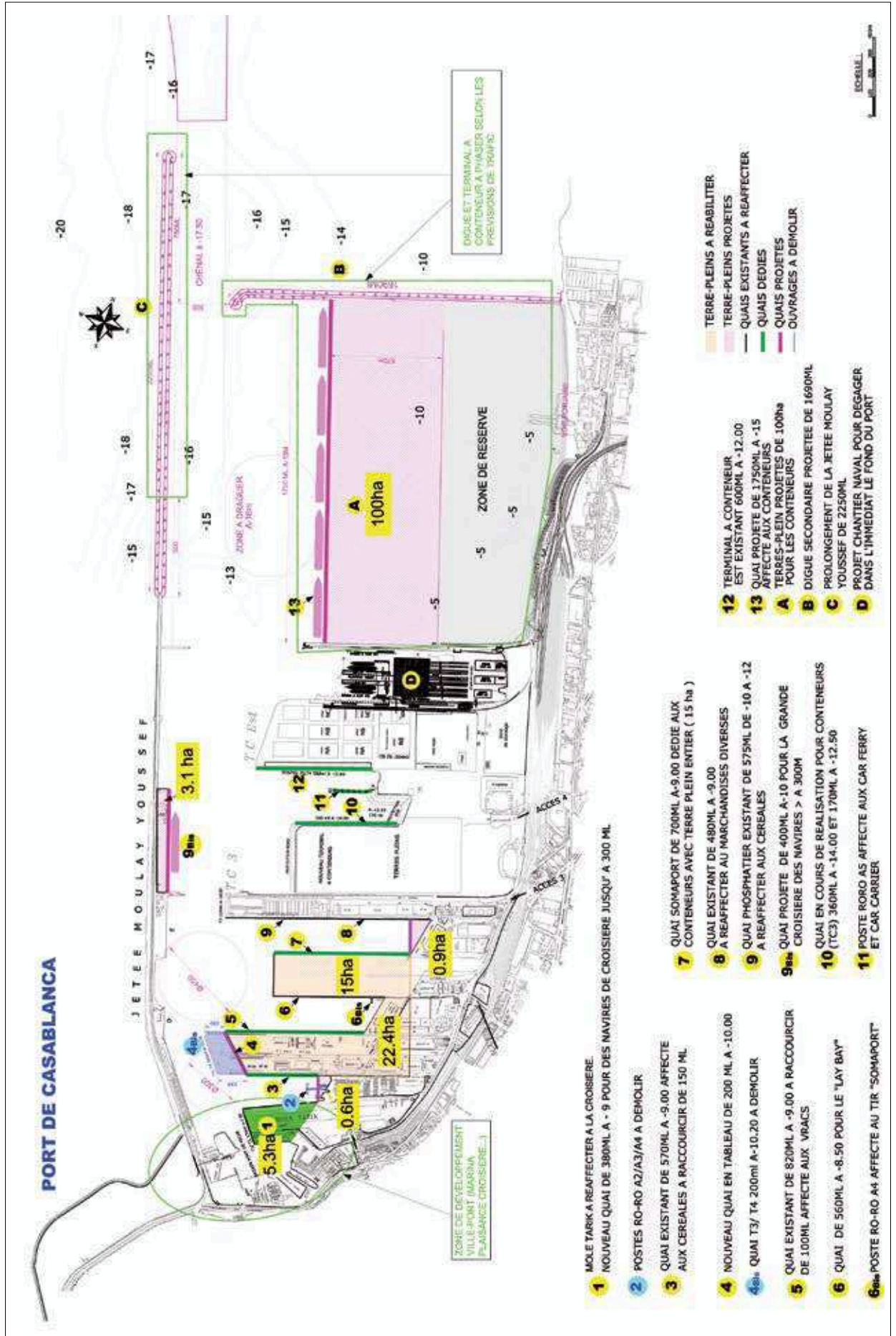
L'extension du port par la création ultérieure et phasée d'un nouveau terminal à conteneurs tiendra compte à la fois de la pénétration de Tanger Med sur le marché domestique marocain et de la croissance entre 2010 et 2030 des trafics conteneurisés dans la région.

Avec cette extension, la capacité du port de Casablanca sera portée de 1.600.000 EVP en tenant compte de l'ouverture du TC3 à 3.300.000 EVP par an. Les autres produits non unitarisés (vracs, néo-vracs, conventionnels) seront transférés dès que cela sera possible vers le port de Mohammedia pour une partie des trafics (sucre et huiles) et vers un nouveau port qui sera construit dans la région de Kénitra.

De même, le port de Casablanca devra s'inscrire dans un phénomène mondial irréversible, l'externalisation pour partie des ports de commerce en dehors des zones hyper-urbaines et la reconversion des zones portuaires les plus urbaines : Rotterdam, Londres, Marseille, Barcelone, Cape Town, sont autant d'exemple de mutations ville-port réussies.

La restructuration du port historique de Casablanca avec l'aménagement du môle Tarik pour la croisière (en complément d'un quai croisière le long de la digue qui pourra accueillir les plus grands navires jusqu'à 350 m alors que le terminal croisière Tarik sera limité à des navires de 250-300 m, ce qui représente actuellement le cœur de la flotte de croisière mondiale) et le maintien nécessaire du trafic céréalier constituent une autre composante majeure de la stratégie portuaire sur Casablanca.

La réparation navale industrielle, aujourd'hui positionnée dans les bassins historiques du port de Casablanca, face au centre ville et à la medina, sera relocalisée en un autre lieu. Plusieurs solutions peuvent être envisagées, qui devront être validées dans le cadre d'une politique spécifique pour cette activité : celle qui permettrait un redéveloppement rapide de l'activité serait le maintien sur Casablanca mais sur une autre zone du port (adossée au Terminal Est) ou celle d'un déplacement sur un autre port avec plusieurs options possibles (Kénitra Atlantique, Jorf Lasfar extension extérieure).





▲ Port et baie de Mohammedia.

La vocation du **port de Mohammedia**, ciblée sur les trafics énergétiques (proximité de la raffinerie SAMIR) et de produits chimiques (proximité des industries de transformation), **est confirmée et renforcée par la construction d'un terminal extérieur pour le transfert des activités de commerce du port intérieur et par le prolongement de la digue principale**. Ces opérations permettront d'améliorer la qualité de l'offre portuaire très attendue par les chargeurs et opérateurs. **La capacité annuelle du port serait ainsi portée à 27 millions de tonnes d'hydrocarbures, avec un taux d'indisponibilité du port réduit à moins de 8 jours par an (au lieu de 45 jours actuellement). Le trafic global du port à l'horizon 2030 serait de 21 MT / an.**

Mohammedia aura comme vocation complémentaire, d'accueillir sur ce nouveau terminal certains trafics de vrac liquides et solides qui seront transférés progressivement du port de Casablanca.

Le port intérieur historique pourra alors être converti pour accueillir des activités liées à la vocation touristique et balnéaire de Mohammedia, tout en y maintenant la pêche artisanale.

En effet, la plaisance en Atlantique ne peut se développer que dans le cadre d'extensions ou de réaménagements de grands ports bien protégés, compte-tenu des conditions océano-météorologiques généralement difficiles. Par ailleurs, le port de Mohammedia bénéficie d'une grande baie protégée qui favorise le développement des activités de plaisance.



▲ Port de Mohammedia.





**La création d'un nouveau port à Kénitra, appelé Kénitra Atlantique** permettra d'assurer une maîtrise des trafics portuaires sur la conurbation de Casablanca-Mohammedia et de recentrer vers ce nouveau port les flux issus d'un hinterland large englobant le grand Casablanca, le Gharb, le Sais ( Région Fès-Meknès ) et le Loukkos, dont les industriels et les chargeurs doivent aujourd'hui se rendre à Casablanca et en subir les contraintes (pré-acheminement, congestion des terminaux...).

Le port de Kénitra Atlantique sera le port vraquier et conventionnel moderne et de référence du pays. Il desservira tout l'espace économique situé entre Tanger Med et Casablanca.

Kénitra constituera une offre portuaire également pour le Nord-ouest du pays qui est dépourvu d'un port vraquier et conventionnel polyvalent. Le port de Kénitra Atlantique accueillera ainsi, outre un terminal hydrocarbures situé à proximité des centres de consommation (centrales ONE, industries) dont la vocation reste à préciser (raffinés, GNL...), l'ensemble des trafics de néo-vracs et de vracs secs ou liquides qui ne seront plus traités sur Casablanca, ni sur Tanger.

Grâce à des infrastructures nouvelles (embranchement avec le réseau autoroutier, voie ferrée, zones logistiques) ce port pourra desservir un hinterland très large et bénéficiera de la proximité immédiate d'un tissu industriel important, plus ou moins éloigné (Atlantic Free Zone se situe à 14 km, les parcs logistiques du Grand Casa à une centaine de kilomètres et Tanger Free Zones à 200 km).

Deux sites potentiels pouvant abriter le port Kénitra Atlantique ont été identifiés en tenant compte des 3 caractéristiques favorables suivantes:

- Proximité de l'autoroute A1 longeant le littoral,
- Ligne bathymétrique -20m à 2 km du littoral,
- Disponibilité de terrains suffisants à terre.

**Le port fluvial de Kénitra**, dont les installations et équipements sont obsolètes et en mauvais état, **trouvera une nouvelle vocation plus touristique et urbaine avec une requalification de ses espaces et de la rive gauche du fleuve Sebou.**



▲ Port fluvial de Kénitra.

